VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 57)
z dnia 15 grudnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 57)

15 grudnia 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Artura Zasady (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra rozwoju na temat aktualnej sytuacji w spółce Przewozy Regionalne.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa oraz **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Jadwiga Emilewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Mamiński** prezes zarządu Przewozów Regionalnych, **Michał Szaniawski** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński**, **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Serdecznie witam panią minister Jadwigę Emilewicz z Ministerstwa Rozwoju wraz ze współpracownikami i pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Chciałbym również przywitać pana Tomasza Buczyńskiego – dyrektora Departamentu Kolejnictwa, pana Krzysztofa Mamińskiego – dyrektora generalnego Przewozów Regionalnych oraz Tomasza Emiljana – dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam też wszystkich innych zaproszonych gości, którzy zechcieli przyjść na nasze dzisiejsze poranne spotkanie. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra rozwoju na temat aktualnej sytuacji w spółce Przewozy Regionalne. Czy zgłaszają państwo wnioski do porządku dziennego? Nie słyszę. Stwierdzam jego przyjęcie i przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę panią minister o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Jadwiga Emilewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, dziękujemy za zainteresowanie sytuacją w spółkach. Chcieliśmy krótko przedstawić informację dotyczącą sytuacji jaka panuje w spółce. Pragniemy w związku z procesem, który trwa obecnie w Komisji Europejskiej, w związku z notyfikacją pomocy publicznej – to trudny proces, który wymaga podjęcia ważnych decyzji o znaczeniu strategicznym, nie tylko dla spółki, ale dla rynku przewozów regionalnych – przedstawić najważniejsze fakty. Rzeczywiście trwa proces notyfikacji, gdyż przedmiotem zainteresowania Komisji Europejskiej jest proces restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne. Wiąże się to z dotacją celową Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju udzieloną jeszcze przez Ministerstwo Rozwoju w 2015 roku, jesienią, w wysokości 770 mln zł, która jak wówczas mówiono, miała doprowadzić do sprawnego działania segmentu przewozów pasażerskich. Komisja Europejska nie wszczęła jeszcze oficjalnego postępowania wyjaśniającego. Obecnie trwają nieformalne uzgodnienia w tej sprawie.

Nie muszę wspominać, że spółka odgrywa ważną rolę w systemie polskiego transportu i uznanie przez Komisję Europejską pomocy publicznej za niezgodną z prawem mogłoby doprowadzić do przerwania ciągłości świadczenia usług, które świadczone są w ogólnym interesie gospodarczym. W szczególności dotyczy to ośmiu województw, w których prze-

wozy regionalne są jedynym przewoźnikiem regionalnym. Ponadto negatywna decyzja Komisji mogłaby oznaczać – mamy nadzieję, ze to nie nastąpi – utratę kilkunastu tysięcy miejsc pracy w skali całego kraju.

Na co zwraca uwagę Komisja Europejska w procesie notyfikacji? Wyodrębnione są trzy podstawowe zagadnienia. Wymaga się, aby spółka uzyskała wkład własny na restrukturyzację na poziomie 40%. W dniu 28 września 2016 roku spółka podpisała umowę kredytową z konsorcjum banków w składzie: BGK, PKO BP i BZWBK, która ma zapewnić środki w wysokości 629 mln zł na finansowanie kosztów restrukturyzacji wskazanych w planie. Jest to jeden z warunków, które zostały spełnione dla Komisji Europejskiej. Należy wskazać rentowność transakcji i brak ingerencji państwa w cały ten proces. Co istotne, spółka uzyskała ofertę z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w zakresie możliwości pozyskania środków w kwocie 200 mln zł na zasadzie dofinansowania w ramach tzw. planu Junckera. Umowa ta została wynegocjowana i będzie podpisana. Więcej będzie mógł powiedzieć o tym pan prezes i pan wiceprezes w najbliższy piątek.

Kolejnym elementem wskazywanym przez Komisję Europejską są środki kompensacyjne. Z informacji, które wynikają z wymiany korespondencji i prowadzonych rozmów z KE wiemy, że od naszej strony oczekuje się systemowych rozwiązań na szczeblu krajowym, które umożliwią przynajmniej częściowe otwarcie rynku. Z informacji przekazanych nam przez Komisję Europejską należy wnioskować, iż bez rozwiązań w tym zakresie, nie będzie możliwe wydanie pozytywnej decyzji w sprawie uznania pomocy publicznej dla Przewozów Regionalnych za zgodną z przepisami prawa wspólnotowego.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Korzystając z okazji chciałbym gorąco przywitać pana ministra Andrzeja Adamczyka. Bardzo dziękuję za przybycie, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Jadwiga Emilewicz:

To jest najbardziej trudny do realizacji punkt ze wskazywanych przez Komisję Europejską. Tak jak powiedziałam, w rozmowach nieformalnych, które prowadzimy, wydaje się kluczowy jeśli chodzi o notyfikację pomocy publicznej i niewszczęcie postępowania ze strony Komisji Europejskiej. Zaraz powiem na jakim jesteśmy etapie w związku z tym istotnym punktem. Ostatni element to udokumentowanie zasady *one time last time*. Prawo unijne stanowi, iż pomoc publiczna nie może być udzielana podmiotom częściej niż raz na 10 lat. W związku z powyższym przedmiotem szczególnego zainteresowania Komisji Europejskiej jest rekompensata za usługi świadczone w latach 2001-2004, a wypłacona w 2008 roku. To kwota niewiele ponad 2 mld zł. Są też wpłaty pieniężne przekazane przez PKP w 2008 i 2010 roku, w postaci nieruchomości i taboru kolejowego. Strona polska dąży, w tym zakresie, do akceptacji stanowiska, że zidentyfikowane w ciągu ostatnich 10 lat publiczne środki na spółki nie stanowiły pomocy na restrukturyzację, tylko istotny wkład w realizację zadań powierzonych tej spółce.

W chwili obecnej jesteśmy na etapie wspólnych prac wraz z Ministerstwem Infrastruktury, z UOKiK i spółką. Trwają intensywne prace w zakresie przygotowania informacji, o którą Komisja Europejska zwróciła się do nas pod koniec września podczas spotkania. Dotyczy to zarówno informacji w zakresie potwierdzenia nienaruszenia zasady *one time last time* oraz propozycji w zakresie środków kompensacyjnych. W odniesieniu do tej zasady opracowano wyjaśnienia. Jest kilka trudności związanych z pierwszymi latami działalności i początkiem reformy kolei w Polsce, jeszcze w roku 1998, między innymi w kwestii utworzenia spółek przewozowych na bazie przedsiębiorstwa PKP, powierzenia im określonej działalności w ramach nowego systemu i przyporządkowania niezbędnych dla tej działalności aktywów i infrastruktury. W celu identyfikacji dokumentów wychodzących poza obszar związany z funkcjonowaniem spółki w obecnym kształcie i strukturze, weryfikowane są zasoby archiwalne wielu podmiotów, w tym spółek z Grupy PKP oraz w Sejmie i w ministerstwie.

Istotne jest, iż 23 listopada Komisja Europejska oficjalnie poprosiła o wyjaśnienia, które były przedmiotem dotychczasowych spotkań. Oczekiwano, iż te wyjaśnienia spłyną 15 grudnia. W kilku obszarach, zwłaszcza dokumentujących historię udzielania pomocy publicznej, jesteśmy w miarę przygotowani. Umówiłam się na spotkanie w Komisji Euro-

pejskiej na 10 lub 12 stycznia. Zawiozę tam te dokumenty. Dyskusja, którą mamy, obejmuje kwestię środków kompensacyjnych. Tak jak powiedziałam, nieformalnie wiemy, że jest to kluczowe dla Komisji Europejskiej kryterium, które mogłoby sprawić, że temat udzielenia pomocy publicznej dla przewozów regionalnych zostałby zamknięty. Jesteśmy też po spotkaniu z panem ministrem Bittelem i przedstawicielami spółki, które zorganizowaliśmy. Rynek przewozów regionalnych to nie tylko Przewozy Regionalne. W spółce niewielkie udziały mają też samorządy regionalne. Jesteśmy po rozmowach z wicemarszałkami lub przedstawicielami marszałków, dotyczących reorganizacji przewozów regionalnych i gotowości samorządów do uczestnictwa, po zapowiedzeniu przez regulatora, w jakimś procencie – zakładamy, że będzie on niewielki, około 5% rynku – w tym procesie. Tak wygląda sytuacja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, pani minister. Panie ministrze, czy chciałby pan coś dodać? Pan minister Andrzej Bittel również nie. Dobrze. Szanowni państwo, w związku z przedstawioną informacją, zapraszam do dyskusji. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo pani minister za tę informację. Chciałbym zadać pytanie panu prezesowi. Niedawno opinia publiczna została poinformowana o znakomitym wyniku finansowym spółki. Prosiłbym o potwierdzenie i ewentualnie rozwinięcie tych informacji, które były dość lakoniczne. Od razu dodam, że to bardzo cieszy. Chciałbym również zapytać jak przebiega wymiana i modernizacja taboru w spółce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, pasażer, tak jak i uczeń w szkole, jest najważniejszy. Interesuje go przemieszczanie się z miejsca, na miejsce. Obserwuję od dłuższego czasu, iż liczba pasażerów w naszych pociągach zdecydowanie się zwiększa. Nie tylko w Pendolino, którym podróżuję, ale też w Przewozach Regionalnych. Ostatnio doszło do sytuacji, gdy pasażerowie musieli stać. Przypomniały mi się lata moich studiów. Gdy wracałem, rękę w górze trzymałem, bo klosz na prezent do domu wiozłem. Czy tak musi być? Chciałbym dotknąć tematu liczby par połączeń.

Mieszkam w Chojnicach. Odbyła się tam debata z okazji 145-lecia kolei. Dzięki departamentowi do spraw kolejnictwa przedstawiłem obszerny materiał dotyczący aspektów rozwoju kolei w Polsce w pomorskim. Autorem programu liczby połączeń był przedstawiciel urzędu marszałkowskiego. Im dalej od stolicy województwa, tym gorzej, patrząc na południe, Czarne, Chojnice, w stronę drugiego województwa, Szczecinek. Przy metropoliach jest kilkanaście par połączeń, a na trasie Chojnice-Szczecinek trzy. Jak mamy podróżować do pracy, do lekarza, kiedy przedstawiciel urzędu marszałkowskiego tłumaczy, mówiąc o nierentowności lub mówiąc: „Panie pośle, czy pan zapewni tych pasażerów?". Jak będą pary połączeń, to pasażerowie się znajdą, bo polski pociąg zaczyna jeździć coraz szybciej. Patrzę na przewozy regionalne, w szynobusie jest 99 km/h. Poruszając się samochodami uzyskamy średnią prędkość 60 km/h. Mimo, że pociąg się ileś razy zatrzymuje, przemieści się szybciej. O dziwo, liczba par połączeń nie wzrasta.

Mam pytanie – czy to się może zmienić, aby ten najważniejszy dla kolei polski pasażer mógł z niej korzystać? Cieszyło mnie to, że była tak duża liczba pasażerów. Mam jeszcze jedną uwagę – mówią, że to się nie zmieni – lekko przymroziło, a w naszych pociągach zrobiło się bardzo gorąco. Mówią, że jest albo bardzo zimno, albo bardzo gorąco. Przy tak dużej liczbie pasażerów proszę wyobrazić sobie co się działo w pociągu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk chciał zabrać głos?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam pytanie do pana prezesa. Cieszymy się z wyniku, który jest dodatni. Chciałbym dowiedzieć się jaki jest podział na regiony – jakie mają najlepszy wynik, jak sytuacja wygląda na Pomorzu? Jak wygląda sprawa zakupu nowego taboru, o którym wspominał pan przewodniczący Grabarczyk?

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo proszę, głos ma pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wypowiem się bardzo krótko. Państwo posłowie pytali o aktualną sytuację. Chciałbym usłyszeć kilka zdań o strategii. Wiemy, jaką mamy sytuację. Były sygnały o ewentualnej konsolidacji spółek regionalnych. Bardzo proszę o informację w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Rozumiem, że wszystkie pytania skierowane są do dyrektora generalnego – pana Krzysztofa Mamińskiego. Bardzo proszę, pytanie do pana dyrektora?

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Panie przewodniczący, mam pytanie w zasadzie do pana ministra Adamczyka. Chodzi o kwestię obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury, dla pociągów regionalnych. To kluczowa sprawa, nie tylko dla spółki Przewozy Regionalne, ale również dla samorządów województw, udziałowców tej spółki. Następne pytanie dotyczy tego, czy rząd planuje dodatkowe wsparcie dla Przewozów Regionalnych, choćby na wymianę przestarzałego taboru. Pytanie do pani minister w kontekście kluczowej sprawy, jaką jest notyfikacja pomocy publicznej – czy wedle opinii Ministerstwa Rozwoju i pani minister, ta żelazna zasada *one time last time*, o której pani mówiła, mogła być naruszona?

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Tak naprawdę większość pytań dotyczyła kwestii związanych z przewozami i była skierowana do pana Krzysztofa Mamińskiego. Dlatego pytałem, czy te pytania możemy zawrzeć w tym bloku. Pytania pana posła wyszły trochę poza temat.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Możemy je przesunąć do kolejnego bloku, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Jeśli tak, to bardzo dziękuję. Proszę pana prezesa Krzysztofa Mamińskiego o odpowiedź na te pytania, a później wrócimy do pytań skierowanych do pana i pani minister. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Przewozów Regionalnych Krzysztof Mamiński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość odpowiedzenia na pytania i opowiedzenia o tym, co dzieje się w spółce, a dzieje się dobrze. Będę prezentował precyzyjne wyniki po 10 miesiącach, to już jest pewne, ale opowiem też o prognozach na cały rok. Jeśli mam odnieść się do 10 miesięcy br., spółka osiąga rentowność we wszystkich rodzajach działalności. Wynik ogólny działalności gospodarczej za 10 miesięcy – zysk 55 256 tys. zł, a zysk na sprzedaży – 19 500 tys. zł. W tym segmencie możemy odnieść się do prognozy całorocznej. Planujemy, że zysk na działalności gospodarczej wyniesie około 50 200 tys. zł, a zysk na sprzedaży około 7000 tys. zł. Kapitały własne spółki na dzień 31 października są dodatnie i wynoszą 341 mln zł. Poziom gotówki jest bezpieczny – aktualnie to 264 500 tys. zł. Środki ograniczone – dofinansowania, VAT i zabezpieczenia to 75 mln zł. Tak więc 190 mln zł to gotówka płynna, którą można swobodnie dysponować. Wszystkie trzy stopnie płynności finansowej są dodatnie, na bezpiecznym poziomie, można powiedzieć nawet, że bezpiecznym+. Te wskaźniki są bardzo dobrze regulowane. W odniesieniu do planowanego wyniku za cały rok należy wspomnieć, że w 2015 wynik na działalności przyniósł stratę 88 500 tys. zł, a strata

na sprzedaży wyniosła 12 700 tys. zł. Można powiedzieć, że na wszystkich rodzajach działalności.

Jeśli odniesiemy się do wielkości przewozowej, liczba przewiezionych pasażerów przez 10 miesięcy tego roku to 66 500 tys., w porównaniu do 64 200 tys. w roku ubiegłym, czyli o 2,5 mln więcej. W wielkości podawanej za rok ubiegły mieszczą się pasażerowie ze zlikwidowanego produktu o nazwie Interregio. Jeśli porównywać wielkości, to przyrost pasażerów przez 10 miesięcy, to około 6 mln pasażerów więcej niż w porównywalnych produktach roku ubiegłego.

Praca przewozowa porównana do roku ubiegłego minimalnie spadła, dlatego, że produkt Interregio dotyczy liczby pasażerów przewiezionych na odpowiednią odległość. Ten produkt obejmował większe odległości, więc odnotowaliśmy 103 tys. spadku, ale jeśli go odliczyć, to praca przewozowa jest wyższa o ponad 270 tys. pasażerokilometrów. Praca eksploatacyjna, liczona w milionach pociągokilometrów bez Interregio również odnotowuje przyrost o około 1 mln pociągokilometrów.

Jeśli państwo pozwolą odniosę się do pewnej prognozy pracy przewozowej na rok przyszły. Możemy już o tym powiedzieć, bo zakończyliśmy praktycznie negocjacje wszystkich kontraktów wojewódzkich. Jeśli odnieść zaplanowaną wielkość pracy przewozowej na rok 2017 np. do wielkości pracy przewozowej ujętej w programie restrukturyzacji, jaki jest notyfikowany, o którym mówiła pani minister, planowany przyrost pracy eksploatacyjnej to ponad 10%. To są powody, dlaczego wynik jest tak dobry, choć niejedyne.

Spółce, tak jak wspomniano, udzielona została pomoc publiczna w kwocie 770 mln zł, jaka została spożytkowana na uregulowanie zaległych zobowiązań – dla spółki PKP PLK, w kwocie 560 mln zł, PKP Energetyka 47 600 tys. zł, PKP Intercity 16 800 tys. zł, PKP SA 1900 tys. zł i 11 mln zł dla pozostałych. Reszta środków z uzyskanej pomocy publicznej przeznaczona została przez spółkę wraz z wkładem własnym na realizację planu obejmującego 19 inicjatyw. Te inicjatywy są różne i zostały rozpisane na cały proces restrukturyzacji, czyli do końca roku 2018. Wszystkie są realizowane w przewidywanym tempie, niektóre z pewnym wyprzedzeniem. To również daje efekt poprawy wyniku w stosunku do planowanych i osiąganych wielkości. Kończąc proces restrukturyzacji zapisano, że spółka w sposób trwały ma osiągnąć oszczędności na poziomie 188 mln zł w skali roku. Jesteśmy w trakcie. Na dzień 1 października 2016 roku spółka zrealizowała zadania w wysokości 69,8%, czyli mamy oszczędności rzędu 131 mln zł. To trwałe oszczędności w spółce, które będą utrzymywane w okresach przyszłych.

W najbliższym czasie spółka z głównych zadań restrukturyzacyjnych będzie realizowała modernizację taboru. Tak jak wspomniała pani minister, spółka uzyskała kredyt od konsorcjum trzech banków – PKO BP, BGK i BZWBK. To jest kredyt na warunkach komercyjnych. Jak powiedział przy jego podpisaniu prezes PKO BP, pan Jagiełło, nie dano nam go dlatego, że nas się lubi lub nie, tylko po analizie naszych wyników finansowych stwierdzono, że jesteśmy już na tyle ustabilizowaną firmą, że można jej udzielić kredytu. Również w ramach planu Junckera podpisujemy kredyt na 200 mln zł, na refinansowanie pierwszego kredytu. To pierwszy kredyt w ramach planu Junckera. W Polsce będzie też go brała firma Tauron. To będą dwa pierwsze, realizowane w ramach tego planu.

Jeśli chodzi o politykę taborową, w ramach zaciągniętego kredytu rozstrzygnęliśmy już przetargi na zakup siedmiu nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w tym cztery realizowane przez Newag i trzy realizowane przez Pesa w ramach przetargów, które zostały ogłoszone. Rozstrzygnięty został przetarg na modernizację 36 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Realizowały będą go zakłady w Mińsku Mazowieckim. Najpóźniej na nowy rozkład jazdy 2017/2018 ten tabor, który został zaplanowany do sfinansowania z kredytu, o jakim wspomniałem wcześniej zostanie włączony do procesu eksploatacyjnego.

Jeśli ktoś zapyta, czy to wystarczające, odpowiemy że, oczywiście nie, choć w ramach spółki jest to największy program modernizacyjny, bo tak dużego nie było. Dobrze, że organizatorzy przewozów, czyli marszałkowie województw w ramach swoich środków oraz pomocowych z Unii Europejskiej kupują tabor i nam go użyczają bądź wydzierżawiają. Spółka Przewozy Regionalne realizuje przewozy korzystając również z taboru urzędów marszałkowskich. Jednym z ważnych wydarzeń w spółce w ubiegłym tygodniu

było podpisanie na terenie województwa zachodniopomorskiego kontraktu czteroletniego na wykonywanie przewozów. Pan marszałek Gawlewicz i urząd marszałkowski w przyszłym roku przygotują 100% nowego taboru. Ta praca na najbliższe lata powierzona jest spółce Przewozy Regionalne. O dobrej ocenie spółki świadczy również deklaracja, że planowane uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej na rok 2023 jest już planowane jako produkt, który powierzono do wykonania spółce Przewozy Regionalne. W ubiegłym tygodniu podpisaliśmy też nowe porozumienia w województwie opolskim, a kilka dni temu na terenie województwa małopolskiego, gdzie zostały uznane argumenty spółki, dokonano pewnej korekty. Wstępnie planowana praca przewozowa zwiększona została o 1 mln pociągokilometrów. Umowa została zawarta nie na rok, ale na trzy lata, z opcją przedłużenia do lat sześciu.

Obecnie można powiedzieć, że z 15 województw, które są organizatorami przewozów – z wyłączeniem województwa mazowieckiego, gdzie działa spółka Koleje Mazowieckie – z którymi współpracujemy, z 14 mamy zawarte umowy. Na Śląsku również działamy i mamy porozumienie z urzędem marszałkowskim na styku z poszczególnymi województwami. To wszystko są umowy wieloletnie, co uważam za duży sukces i stabilizację firmy, co pozwala na planowanie.

Odnosząc się do kolejnego pytania pana posła, czy można zwiększyć pracę przewozową, bo tego oczekują podróżni, naszym zadaniem jest przekonywanie organizatorów przewozów, że to jest potrzebne. Za wielkość pracy przewozowej w danym województwie odpowiada organizator, a jest nim urząd marszałkowski. Spółka Przewozy Regionalne jest operatorem, jednym z kilku, jeśli jest ich więcej na terenie danego województwa. W roku 2017 w tym rozkładzie udało nam się porozumieć z marszałkiem województwa podlaskiego. Zastosowaliśmy nowy model zwiększenia pracy przewozowej. Mówimy nie o uruchamianiu nowych połączeń, ale o zwiększeniu tzw. taktu na istniejących połączeniach. W takiej formule znaczne zwiększenie pracy przewozowej – bo w tym przypadku o 50% rok do roku – nie powoduje takiego samego wzrostu kosztów dofinansowania. Wtedy organizator mógłby powiedzieć że nie ma środków i nie chce o tym rozmawiać. Zrobiliśmy tam kalkulację na poziomie kosztów zmiennych, bo koszty stałe przy uruchomionym połączeniu i tak są. Zwiększenie taktu nie jest tak kosztotwórcze dla organizatora i wykonawcy, a zwiększa dostępność i przyzwyczaja do niej klienta. To jest jeden z modeli, jaki chcemy w latach następnych przedstawiać poszczególnym urzędom marszałkowskim. Mam nadzieję, że nasze założenie się sprawdzi. Jestem głęboko przekonany, że tak, bo czasami brak chęci korzystania z przewozów regionalnych wynika z tego, że tych połączeń było zbyt mało. Połączenie rano i wieczorem to zbyt mało aby przyzwyczaić klientów do korzystania z nich. To wszystko, jeśli chodzi o zwiększenie liczby przewozów.

Jeśli chodzi o ciepło i zimno, to zawsze jest jak w „Misiu" – „Czy pan pali? Ciągle palę". W nowych pojazdach jest już klimatyzacja w pełni działająca. Może czasami zdarzać się, że stary układ grzewczy nie w pełni zapewnia możliwości regulacji, ale staramy się to robić.

Wrócę jeszcze do sprawy taborowej. Liczba 50 zmodernizowanych jednostek to zdecydowanie za mało. Czy mamy strategię? Na razie mamy marzenia, które chcemy w najbliższych 2-4 latach przełożyć na strategię taborową spółki. Opiera się ona na tym, że do roku 2018 spółka będąc w procesie restrukturyzacji nie może aplikować o środki unijne. Jeśli dziś miałaby te same prawa, jak organizatorzy którzy zakupują tabor, to pozyskany kredyt 629 mln zł potraktowany jako wkład własny pozwoliłby zaaplikować kwotę 4 mld zł środków unijnych, co pozwoliłoby wymienić cały tabor na najlepszy w Polsce, a może i w Europie. Dziś tego zrobić nie możemy, ale od roku 2019 pewnie tak. Dlatego 2017-2018 będzie okresem dla spółki do przygotowań w tym zakresie. Nasze założenie jest takie, aby w latach 2019-2021 pozyskać około 250 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wyprodukowanych w Polsce na zamówienie Przewozów Regionalnych. Oznacza to, że nie jest to, to co producent może dziś wyprodukować, tylko uwzględniając również potrzeby przewoźnika. Pozwoliłoby to obniżyć koszty wykonawstwa. W nie wszystkich miejscach można jeździć 160 km/h, a w niektórych nigdy się nie

da i można zrobić kolej osiągającą 120 km/h. Takie jest nasze marzenie, bo będzie trzeba myśleć o źródle finansowania, ale nie będzie przeszkód formalnych.

Jeśli chodzi o wyniki poszczególnych oddziałów, spółka jako całość uzyskuje wynik dodatni, nasze oddziały analogiczne na koniec roku również go osiągną. W dwóch z nich mamy obecnie pewne zawirowania, ale wynika to z opóźnień w płaceniu Funduszu Kolejowego z tytułu wykonanych prac modernizacyjnych i naprawczych. Te prace wykonaliśmy, koszty zostały poniesione, a rekompensaty jeszcze nie otrzymaliśmy. Zgodnie z prawem budżetowym urzędy marszałkowskie muszą to do końca roku z robić. Tak więc będzie to wyrównane.

To wszystko, jeśli chodzi o skrócone, bieżące informacje. Sytuacja w spółce jest stabilna. Realizowany jest program. Plany na przyszły rok są ambitne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Cieszy dobry wynik finansowy. Nastała dobra zmiana rozumiem, dla kolei – Przewozy Regionalne. Panie ministrze, czy chciałby pan teraz zabrać głos?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, odniosę się pytania pana posła Kostusia. Dotyczyło dwóch segmentów – stawek dostępu i wsparcia w zakupie taboru kolejowego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan minister przywykł do głośnego mówienia, co tak cichutko dziś?

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Śniadania nie było.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję za pomoc panu posłowi Żmijanowi. Wziąłem sobie głęboko do serca słowa pana przewodniczącego z ubiegłej kadencji. Dziękuję za pomoc, panie przewodniczący.

Jeśli chodzi o stawki dostępu, one rok do roku są coraz niższe. Za ostatni rok to 5% spadku. Ten proces trwa. Będzie szczególnie zauważalny, jak pan to trafnie ocenił, przez Przewozy Regionalne. Dla nich to olbrzymi problem, ale nie jedyny, kardynalny. Definiować można inny – konkurencji z przewoźnikami samorządowymi. Do 8 grudnia 2009 roku przewozy regionalne były własnością marszałków i to marszałkowie województw wykoncypowali, że należy uruchomić konkurencję. To jest sytuacja w konkretnych województwach. Nie wszyscy marszałkowie to zrobili, ale część z nich, działając na szkodę spółki. Doszło nawet to zjawisk kanibalizowania przewoźników. Przykładem jest Śląsk – hekatomba z 9 grudnia 2012 roku. Niedawno minęło 4 lata od tego zdarzenia. To było najgorsze, co mogło nas spotkać. To, co dzieje się w Małopolsce jest dowodem na to, że w dalszym ciągu trwa zupełnie niezrozumiały proces, który szkodzi przewozom regionalnym, również samorządom. Przyczyna jest prosta – wydatkowane są środki finansowe na utrzymanie podmiotów, jakie powinny być wykorzystane w sposób właściwszy. Moglibyśmy ten wątek rozwijać.

Jeśli chodzi o zakup taboru, rok do roku do 2020, z Krajowego Funduszu Kolejowego samorządy otrzymują dotacje w wysokości 100 mln zł. To w najbliższych latach się nie zmieni. Tak jak powiedziałem, odnosząc się do tematu, pan prezes nie może bezpośrednio odwoływać się do konkurencji, która często go otacza i praktyk stosowanych przez część samorządów. Trzeba wyraźnie podkreślić, że procesy i zjawiska, które miały miejsce przed 4-5 laty nadal występują. Odwołam się jeszcze raz do przykładu Małopolski, gdzie kompletnie nieprzygotowane do realizacji usług Koleje Małopolskie posiłkowały się i posiłkują wsparciem Przewozów Regionalnych. Dobrze, że jest to pod szyldem Przewozów Regionalnych, a nie tak jak w 2012 roku w grudniu było na Śląsku, gdy zapanował kompletny chaos. Wynajmowano lokomotywy i załogi spoza Śląska, które zupełnie nie radziły sobie w realizacji przewozów. Należy tu szukać odpowiedzi na pytanie jaka przyszłość powinna czekać organizację przewozów w samorządach.

Obecnie problemem jest także notyfikowanie pomocy publicznej Przewozom Regionalnym. Decyzja z 30 września ubiegłego roku jest kontestowana przez Komisję Euro-

pejską. Stawia ona warunek otwarcia rynku. Pytanie – jak duże ma być to otwarcie. To w zasadzie pytanie retoryczne, może ktoś z państwa posłów, którzy są dobrze poinformowani, będzie posiadał wiedzę, czy wówczas gdy udzielano tej pomocy brano pod uwagę taką decyzję o otwarciu rynku? To niezmiernie istotne w aspekcie negocjacji i rozmów, o których mówiła pani minister Emilewicz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy pani minister chciałaby odpowiedzieć na pytanie?

Podsekretarz stanu w MR Jadwiga Emilewicz:

Odnosząc się do pytania pana posła o zasadę *one time last time* po analizie dokumentów stoimy na stanowisku, że ta zasada była przestrzegana. Identyfikowane w ciągu ostatnich 10 lat publiczne środki na spółki nie stanowiły pomocy na restrukturyzację. W gromadzonych dokumentach staramy się to pokazać i zaprezentować Komisji Europejskiej. Takie jest nasze stanowisko. Jedno zdanie uzupełnienia w zakresie wypowiedzi pana ministra Adamczyka. Dobrze, abyśmy znali kontekst sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy. Jemy pasztet, którego nie upiekliśmy sami. Jeszcze raz dziękuję za zaproszenie na to posiedzenie Komisji i podjęcie tego tematu. To jest najistotniejsze pytanie dotyczące jednego środka kompensacyjnego, gotowości do otwarcia rynku. To pytanie do tych, którzy pamiętają udzielanie pomocy w ubiegłym roku. Czy tego typu intencja, rozważania miały wówczas miejsce? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo, pani minister. Na tym kończymy pierwszą turę zadawania pytań i zaraz przejdziemy do drugiej. Rozpocznę od pana posła Wojciecha Buczaka. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, składam gratulacje i wyrazy uznania dla pana ministra, ministerstwa i zarządu oraz prezesa spółki Przewozy Regionalne. Przypominam sobie dyskusję z ostatnich lat na temat przewozów regionalnych, również w samorządzie województwa podkarpackiego. To co mamy dziś, to zupełnie inny świat. Aż trudno uwierzyć w takie wyniki w spółce i taki klimat. Zarówno wyniki, zlecanie zakupu sprzętu w polskich firmach wymagają gratulacji.

Mam dwa pytania. Jak wygląda sytuacja jeśli chodzi o kadry w spółce Przewozy Regionalne? Wiemy, że były zaniedbania jeśli chodzi o ich kształcenie. Nie ma już konfliktów społecznych, bo i powodów nie ma.

Czy przewozy regionalne planują uruchomienie połączeń, których do tej pory nie było lub funkcjonowały w bardzo małym zakresie na terenach przygranicznych? Rozumiem, że nie jest to zadanie Przewozów Regionalnych, ale jest takie oczekiwanie i są dobre rozwiązania z Podkarpacia. Jest też popyt na takie przewozy na terenach przygranicznych. To nie chodzi o przewozy międzynarodowe na trasach długich, ale krótkich, przygranicznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Pan przewodniczący chciałby zabrać głos?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W zasadzie miałem nie zabierać głosu. Pytając o strategię, miałem nadzieję, że usłyszę coś więcej. Bardzo enigmatycznie wypowiedzieli się państwo wraz z panem ministrem. Oczywiście chodzi o sytuację, w jakiej obecnie się znajdujemy. W szczególności zainspirowała mnie końcowa wypowiedź pani minister. Wolałbym, aby pani mówiła o realiach wynikających z zasady ciągłości władzy w demokratycznym państwie prawa. Jest nowy rząd, zastał określoną sytuację i ma prawo do swojej koncepcji. O to pytałem. Wolałbym, abyśmy nie sprowadzali tego do konsumpcji pasztetu. Wiem, że tak to się może przed świętami kojarzyć, ale nie jest to ani dobre miejsce, ani dobry czas na taką retorykę.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Czy jeszcze ktoś chciał zabrać głos? Są jeszcze głosy? Proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ustąpię pani poseł Zubie, bo zgłosiła się pierwsza.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Proszę, pani poseł.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przyznam się, że dla mnie wielkim, miłym zaskoczeniem jest, że wskaźniki, mimo tej trudnej sytuacji są wzrostowe. Cieszę się, że rośnie liczba klientów. Jestem osobą, która korzystała z usług PKP. Obecnie nie mam takiej możliwości, ale po państwa wypowiedziach, wiem dlaczego. Mieszkam blisko linii kolejowej nr 8. Widzę, jak pociągi jeżdżą, ale to nie są pociągi dla mnie i moich sąsiadów. Zastanawiałam się dlaczego. Panie ministrze, pytanie które pan zadał, teza, że trzeba coś z tym zrobić, wymaga uwagi. Nie może być tak, że są wydatkowane środki i dobrze funkcjonujące przedsiębiorstwo, jakim są Przewozy Regionalne, ma obok inne przedsiębiorstwo jakie raczkuje i pochłania zbędnie wydatkowane fundusze. Przecież te pieniądze można wykorzystać na remonty linii kolejowych, a tu jest wyścig – my kupimy sobie taki pociąg, a my taki, my zaprosimy pasażera do takiego wagonu, a my do innego. Pasażer może jechać na stojąco, w trudnych warunkach, byleby zdążył na czas.

Ze środkowej Polski, z województwa świętokrzyskiego nie mogę podróżować do Warszawy pociągami. Nie mogę, bo ich nie ma. Marszałek mi tego nie zapewni. Zostali państwo wyeliminowani i nie ma państwa oferty. Z tego powodu sytuacja, która jest, nie jest dobra. Muszę powiedzieć, że tej oferty nie ma w katalogu innych przewoźników. Kielce, które leżą w centrum kraju, są odcięte od stolicy województwa. Mamy oferty podróżowania z północnej części województwa, poprzez Kielce, Włoszczową, czy też przez Kraków do Warszawy. Takie możemy sobie zafundować połączenia. To wymaga, aby usiąść do stołu i porozmawiać jak wykorzystać środki podatnika.

Powinniśmy patrzeć nie tylko na to w jaki sposób wydatkowane są środki unijne i czy możemy je na dany cel skonsumować, ale przede wszystkim na to, jak racjonalnie gospodarować środkami budżetu państwa. Bardzo proszę w swojej strategii uwzględnić potrzebę dokonania oceny i wypracowania wspólnie z marszałkami rozwiązania. Nie chodzi o to, aby budować państwo w państwie, ale o pieniądze podatnika i pasażera, który chce i oczekuje dobrej oferty. Przeciętny Polak pragnie oferty komunikacyjnej składanej przez PKP. On nie odróżnia Przewozów Regionalnych od marszałkowskich, czy innych. Dlatego też doprowadźmy do tego panie ministrze, aby ta świadomość zafunkcjonowała u tych, którzy podejmują te decyzje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Panie przewodniczący, sekundę. Ile osób chciałoby jeszcze zabrać głos? Trzy. Zrobimy drugą turę pytań. Do 10.00 mamy salę. Bardzo proszę, jeśli mogę, aby zadawać jedynie pytania i ograniczyć komentarze. Chodzi o to, aby dać czas drugiej stornie na odpowiedź na nie. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chciałem jedynie zapytać pana prezesa, czy Przewozy Regionalne są w jakimkolwiek sporze prawnym o finanse z minionych lat? Pamiętamy dobrze, gdy było tzw. usamorządowienie, okazało się, że samorządy wzięły na siebie spółkę z dość dużym deficytem. Czy ten problem został rozwiązany? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Teraz może drugi pan przewodniczący? Przejdziemy po kolei i każdy będzie miał możliwość zadania pytania.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wielu moich przedmówców podkreślało zupełnie inną sytuację Przewozów Regionalnych po roku czasu. Tę sytuację określiłbym jako stabilną ścieżkę przywracania równowagi finansowej. Planuje się zwiększenie uzyskanych na koniec roku 2017 zysków, liczby pasażerów. To jest istota tej korekty polityki i prowadzenia aktywności przez nowe kierownictwo spółki. W tym kontekście chciałbym powrócić do jednego aspektu programo-

wego, który podkreślało zarówno ministerstwo, jak i podejmowano w tej sprawie działania we współpracy z przewoźnikami. Chodzi o zbudowanie pełniejszej oferty dla klienta w postaci wspólnego biletu na przejazd. Jakby pan prezes mógł ewentualnie w kilku słowach zreferować stanowisko Przewozów Regionalnych i państwa wkład w te działania w ciągu ostatniego roku. Z racji doświadczeń pana prezesa Mamińskiego jako byłego dyrektora generalnego PKP myślę, że taka opinia byłaby ze wszech miar wymierna, jeśli chodzi o to, co dalej zrobić z harmonogramem itp.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolą państwo, że po kolei będziemy zadawali te pytania. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Przedstawię krótki komentarz do tego, co powiedział pan minister Adamczyk – w dwóch zdaniach. Panie ministrze, pytałem o opłaty za dostęp do infrastruktury dla pociągów Przewozów Regionalnych nie tylko dlatego, że jest to najwyższy element w strukturze kosztów, ale kilka miesięcy temu pan minister Szmit odpowiadał na te kwestie w pytaniach bieżących. Mówił, że trwają prace nad zmianą przepisów w tym zakresie. Mówił o tym, że mają zakończyć się w grudniu. Stawki miały zostać urealnione, aby nie były jedne z najwyższych na świecie i wychodziły naprzeciw oczekiwaniom nie tylko spółki Przewozy Regionalne, ale wszystkich innych operatorów. Dlatego chciałem zapytać o stan prac w tym zakresie. Na pewno po nowym roku do sprawy pozwolę sobie wrócić. Chciałem zapytać o kwestie związane z biletem zintegrowanym, ale wspomniał już o tym pan minister Polaczek. Odniosę się w dwóch zdaniach do tego, co powiedział pan prezes Krzysztof Mamiński. Jak moi przedmówcy jestem pod wrażeniem tych wyników, nie tylko w kontekście funduszu kolejowego, pomocy publicznej, pożyczki, ale przede wszystkim sprawnego zarządzania.

Panie prezesie, do niedawna mieliśmy modele dwóch prędkości. Z jednej strony były województwa, które podpisały wieloletnie umowy – pięcioletnie – i te, które poszły swoją drogą. Jak to się skończyło, mówił pan minister. Na Śląsku mijają cztery lata od tego chaosu i paraliżu transportowego. Pan prezes powiedział, że jesteśmy po negocjacjach z marszałkami w kontekście pracy przewozowej na rok 2017. Dodał pan też, że podpisaliście w zasadzie wszystkie wieloletnie umowy z samorządami województw na świadczenie usług. Chciałbym zapytać czy to na pewno umowy wieloletnie i co z województwami, które do niedawna miały własny pomysł na transport zbiorowy w regionach? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym podziękować pani poseł Marii Zubie za wzmocnienie mojego głosu w kwestii naszego pasażera i dbałości o niego. Dodałbym jeszcze, że rzeczywiście podróżuje nam się lepiej, bezpieczniej i szybciej. To wszystko widzimy, ale chcemy jeszcze więcej. W niedawnej przeszłości likwidowano linie kolejowe. Dziś tam są ścieżki rowerowe. Uzasadniono, że było to nierentowne – np. linia Chojnice-Nakło. Była też kwestia tego, że gdy linia przebiega przez 2-3 województwa, to pojawia się wielki problem. Jeśli chodzi o tabor, zdecydowanie zmienia się na lepszy.

Wydaje mi się, z mojego niedoświadczonego w temacie punktu widzenia, choć wiedzy mamy coraz więcej, że mamy trzy podmioty – przewoźnika, operatora, czyli urząd marszałkowski i ministerstwo. Kwestia jest taka – być może polega to na wypracowaniu pewnych mechanizmów czy dokumentów pozwalających na to, żeby dalej pasażer mógł też dojeżdżać. Na tym stole rentowności wiadomo, że będą linie bardziej i mniej rentowne. Póki co, na obrzeżach, z dala dużych miast, pasażerowie muszą dojeżdżać własnymi środkami lokomocji. Chodzi o to, aby pozwolić im na korzystanie kolei. Z całym szacunkiem do kolei metropolitalnych, bardzo mi się one podobają, ale 100 m dalej jest bardzo źle. Chodzi o to, aby państwo spróbowali pomóc w zakresie tych trzech podmiotów. Tak jak powiedziałem, marszałek nie ma kasy i oczekuje więcej pieniędzy z mini-

sterstwa, przewoźnik jest gotów linię uruchomić, ale marszałek ma zdecydować, a pasażer czeka. Ponawiam mój apel i prośbę – zadbajmy o tego pasażera, który jest daleko od dużych polskich miast. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Jeśli nie, panie ministrze, pani minister, bardzo proszę o odpowiedź na pytania. Wypowie się pani minister.

Podsekretarz stanu w MR Jadwiga Emilewicz:

Większość pytań pań i panów posłów skierowanych było do pana prezesa. Krótko *ad vocem* uwag personalnych. Mam nadzieję, że z komunikatu, który przedstawiłam państwu wynika jasno poczucie odpowiedzialności za spółkę, nie od listopada 2015 roku, ale w całej rozciągłości. Mam nadzieję, że pan przewodniczący wysłuchał tego co powiedziałam z należytą uwagą i zrozumiał, że nie rozdzielamy przeszłości i przyszłości, ale bierzemy odpowiedzialność za całość. Ostatnia informacja, o której wspomniałam wynika z tego, że zadając pytania chciałabym abyśmy wiedzieli czego one dotyczą. Nie chciałam nikogo urazić, ani dzielić odpowiedzialności za spółkę. Moja obecność na posiedzeniu wynika z tego, iż jesteśmy ministerstwem, które nadzoruje Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości, w grupie której spółka Przewozy Regionalne się znajduje. Nie moją rolą jest odpowiadanie na państwa pytania dotyczące organizacji przewozów, ale kondycji finansowej spółki i sposobu wyjścia z tej sytuacji i jako lidera prowadzącego negocjacje z Komisją Europejską.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję pani minister. Teraz proszę pana prezesa Krzysztofa Mamińskiego o odpowiedź na ten cały blok pytań, który został do pana skierowany. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Przewozów Regionalnych Krzysztof Mamiński:

Postaram się odpowiedzieć na tyle pytań, ile udało mi się wynotować. W zakresie szkolenia kadr zidentyfikowaliśmy i dostrzegamy występowanie luki pokoleniowej w zawodach wrażliwych. To taka nazwa własna dla zawodów jak: maszynista, kierownik pociągu, rewident, manewrowy. To zawody, których nie można pozyskać na zewnętrznym rynku pracy i trzeba przeprowadzać szkolenia. Posiadamy odpowiedni wpis w Urzędzie Transportu Kolejowego więc możemy procesy szkoleniowe w tych zawodach prowadzić. Robimy to. W zakresie szkolenia na licencję maszynistów, działając we współpracy z powiatowymi urzędami pracy, w ramach środków na aktywne przeciwdziałanie bezrobociu, szkolimy w różnych miejscach Polski, w cyklach, od kilkunastu do kilkudziesięciu maszynistów właściwie w każdym miesiącu. To jest proces ciągły. Wiemy również, że maszyniści mogą odchodzić wcześniej na emerytury pomostowe z powodu stanu zdrowia itp. Po licencji maszynistów jest szkolenie na świadectwo – 1200 godzin przejechanych pod nadzorem. Te szkolenia prowadzimy wewnątrz firmy, z wykorzystaniem środków własnych. Zauważamy ten problem i mamy posegmentowane, w których latach mogą wystąpić nagłe niedobory w grupach pracowniczych. Już teraz zastanawiamy się nad tym, aby nie zachwiało to ciągłością funkcjonowania spółki.

Jeśli chodzi o przywracanie połączeń i połączenia przygraniczne powiem, że w nowym rozkładzie jazdy, który funkcjonuje od kilku dni, jest 70 nowych połączeń. Tak więc przywracamy. Jeśli chodzi o połączenia przygraniczne, spółce Przewozy Regionalne – to było duże wydarzenie, w którym uczestniczyliśmy wraz z wiceprezesem – udało się uruchomić połączenie z Białegostoku do Kowna. Muszę państwu powiedzieć, że wrażenie było wielkie, gdy dowiedzieliśmy się, że to było po 77 latach. Ostatni pociąg na tej linii pojechał we wrześniu 1939 roku. To robiło wrażenie, iż to połączenie udało się nam reaktywować. To duże wydarzenie po stronie polskiej i u naszych przyjaciół. Oczywiście uruchamiamy połączenia: Krzyż, Piła, Berlin, jeździmy ze Szczecina, współpracujemy z kolejami niemieckimi. Jest wspólny pociąg Szczecin, z nazwą pisaną po polsku. Utrzymujemy połączenie Brześć-Terespol. Zastanawiamy się nad uruchomieniem połączenia do Grodna z polskich Łupków. Jeździmy na Słowację, fundujemy przejazdy weekendowe, aby zachęcić klientów. Myślę, że rozmowy prowadzone z ministerstwami, przewoźni-

kami i organizatorami po drugiej stronie pozwolą, że w sezonie letnim to połączenie przywrócimy na stałe.

Odnosząc się do deficytu z lat ubiegłych odpowiem, że proces wytoczony przez spółkę Przewozy Regionalne Skarbowi Państwa reprezentowanemu przez Prokuratorię Generalną spółka przegrała w pierwszej instancji. To było kilka lat temu. Wniesiona została apelacja i na wniosek stron sprawa została zawieszona, czyli nierozstrzygnięta w drugiej instancji.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące spadających kosztów dostępu do infrastruktury, w 100% potwierdzam słowa pana ministra Adamczyka. Pomimo zwiększającej się pracy przewozowej na rok 2017 koszt dostępu do infrastruktury ogółem jest niższy niż w latach poprzednich. To bardzo dobry kierunek. Mógłby być większy, można powiedzieć, ale rozumiemy że wektor jest w dobrą stronę. Z tego się cieszymy.

Odnosząc się do umów powiem, że mamy czteroletnią z zachodniopomorskim, a była roczna, trzyletnią z małopolskim, a miało nie być w ogóle, na pomorskim mamy wygrany przetarg na lata 2016-2017. Pan marszałek rozważa powierzenie kilkuletnie. Toczą się rozmowy w województwie łódzkim. Z marszałkiem Stępniem jest podpisana umowa roczna, ale mamy umówioną cezurę czasową 2 miesięcy, które mijają za 3 tygodnie i podpiszemy umowę trzyletnią. Negocjacje są bardzo zaawanasowane. Na terenie województwa dolnośląskiego umowę jednoroczną mamy wynegocjowaną, choć niepodpisaną. Po raz pierwszy w historii siedzimy nad umową trzyletnią, jest na stole. Jestem przekonany, że do lutego najpóźniej uda się nam to uzgodnić. Mówimy językiem zrozumiałym dla obu stron, więc dużo łatwiej się porozumieć.

Odnosząc się do wspólnego biletu, o którym mówił pan poseł Polaczek, z punktu widzenia Przewozów Regionalnych, tę formułę w wielu miejscach już wypełniamy. Mamy łączone bilety dla klienta, który pozwala jeździć większą liczbą środków komunikacji niż Przewozami Regionalnymi. To obowiązuje w większości dużych miast. W większości kolei samorządowych honorujemy bilety. To można powiedzieć, że jest wspólny bilet, choć jeszcze nie do końca. Prowadzimy bardzo zaawansowane rozmowy w ramach projektu Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w którym uczestniczymy. Mówimy też o wspólnym lub zintegrowanym bilecie w ramach projektu Bilkom 2. Z Intercity, Informatyką kolejową jesteśmy mocno zaangażowani. Jestem przekonany, że jest szansa, iż ten projekt w niedługim czasie będzie dostępny. To dobry pomysł, bo to produkt integracyjny przewoźników. Jesteśmy przekonani, że dla wszystkich klientów jest to jazda koleją, a nie Przewozami Regionalnymi, Intercity, kolejami górnośląskimi, dolnośląskimi, czy innymi. To bardzo dobry projekt wspólnego biletu. Jako spółka jesteśmy bardzo zadowoleni z możliwości uczestniczenia w tym projekcie i będziemy dokładali wszelkich sił i środków aby sprawnie w nim działać.

Myślę, że odpowiedziałem na zdecydowaną większość pytań, które udało mi się zanotować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Zanim oddam głos panu ministrowi chciałbym krótko, informacyjnie powiedzieć, że to nie jest nasze ostatnie spotkanie w tej sprawie. Zapewne w planie pracy na przyszły rok znajdzie się posiedzenie, gdy będziemy mogli zadać kolejne pytania. Rozumiem, że jest ogromna chęć dyskusji na temat przyszłości Przewozów Regionalnych. Panie pośle, proszę zadać pytanie w formie jednego zdania, wyjątkowo, bo chciałbym powoli zmierzać ku końcowi naszego spotkania, gdyż za 10 minut będziemy musieli opuścić tę salę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Jasne. Jedno zdanie. W odpowiedzi na słowa pana ministra Andrzeja Adamczyka, na 28 posiedzeniu Sejmu w dniu 21 października przegłosowaliśmy dostępność do rynku kolejowego. Negowałem to podczas posiedzenia Komisji i pytałem, czy wiemy co robimy. Oczywiście Komisja Europejska dała okres przejściowy, ale to wtedy przegłosowaliśmy.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Na zakończenie, proszę pana ministra o zabranie głosu.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący, odpowiem panu posłowi. Rzecz nie dotyczy tych samych zjawisk i procesów. To wyjaśnimy niezależnie.

Jeśli chodzi o stawki dostępu, do których powrócił pan poseł Kostuś – panie pośle przyjęta nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym otwiera prace nad zmianami stawek dostępu. Ten proces, o którym mówił pan minister Szmit trwa.

Co do strategii w całej grupie PKP i Przewozach Regionalnych – za które dziś odpowiada Ministerstwo Rozwoju – wydaje się, że jest to najwłaściwsze miejsce dla tej spółki w tej trudnej sytuacji, w jakiej się znalazła, na skutek decyzji sprzed 6-7 lat. To jest poza wszelką dyskusją.

Chciałbym zwrócić uwagę na informację przekazaną przez pana prezesa Mamińskiego. Coraz więcej jest umów, w tym wieloletnich. Właściciele spółek przewozowych, samorządowych, staną przed trudną dla nich rzeczywistością zwiększenia wydatków na utrzymanie taboru, poprzez koszty rewizji. Obecnie spółki samorządowe wykorzystują nowy tabor. Za chwilę będzie wymagał olbrzymich nakładów. Może się okazać, że to, co stało się przed 5-6 laty się nie powtórzy i będziemy świadkami procesów odwrotnych i dojdzie do konsolidacji. Taką mamy nadzieję. Ona zostanie wymuszona przez ekonomię. To jest prawdopodobna przyszłość przewozów regionalnych. Dobrze, że Przewozy Regionalne stoją pod takim zarządem i mają takie wsparcie resortu, jak w chwili obecnej. Przypomnę, że spółka ta przed 2-3 laty była wydawałoby się na straconej pozycji. Właścicielami było 16 marszałków. Marszałkowie z jednego obozu politycznego wraz z rządzącymi spychali Przewozy Regionalne na margines i peryferia. Obecnie mamy do czynienia z sytuacją zgoła inną. Nie zwalnia nas to z odpowiedzi na pytanie, czy w wielu województwach marszałkowie nie działali na szkodę spółki.

Korzystając z okazji, spoglądam na pana przewodniczącego Żmijana i widzę, że wysublimował ocenę i stał się bardzo delikatny w odbiorze. Uważam zgoła inaczej. Nawiązując do wypowiedzi pani minister Emilewicz, sądzę, że w sposób bardzo delikatny określiła ona zastaną przez rząd sytuację w ministerstwach. Oczywiście mamy świadomość sztafety, ciągłości władzy. Podejrzewam, że gdyby na tej sali byli obecni wyłącznie mężczyźni, damy byłyby nieobecne, a transmisja wyłączona, zupełnie w innych słowach określilibyśmy to, co zostało przejęte w czasie zmiany władzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie i panowie posłowie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, zgłaszam się jeszcze. Nie zamknął pan posiedzenia. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W kwestii formalnej. Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, po pierwsze – prośba do przewodniczącego Komisji w sprawie formalnej. Przewozy Regionalne to bardzo ważny temat. Mam nadzieję, że to nie jest ostatnie posiedzenie Komisji w tej sprawie. Proszę planować posiedzenia w trochę innym czasie i rezerwować salę na dłużej. To tematyka, która wymaga dłuższej debaty.

Panie ministrze, z całym szacunkiem, ale jeśli pytam o strategię panią minister, to tylko dlatego, że mamy określone standardy. Za przewozy regionalne odpowiadają samorządy w danych regionach. O to chciałem zapytać, to jest istota. Tak jak tu wybrzmiało, pasażera, społeczeństwo nie interesuje do kogo należy przewoźnik.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję. Wniosek formalny był taki, aby organizować spotkania i nie zaczynamy dyskusji.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący....

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, na tej Komisji dobrym zwyczajem było dać sobie możliwość wzajemnej wypowiedzi, a przynajmniej w prezydium. W tym kontekście to ważne, czy będziemy zmieniali prawo w tym zakresie. To są istotne rzeczy. Dlatego pytania były o wspólny bilet, o koszty dostępu do sieci itd. Jeżeli miała pani zupełnie inne intencje, powiem tylko tyle – staranniej dobierajmy figury retoryczne. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję za wniosek formalny o to, aby zorganizować takie spotkanie. Mówiłem o tym już wcześniej, uprzedzając takie wnioski formalne.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, zgłaszam się jeszcze.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Ale to wniosek formalny, nie dyskusja?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Proszę bardzo, może być wniosek formalny. Przychylam się do wniosku pana posła Żmijana. Nie może być tak, że wybrzmi w sali posiedzeń głos pana ministra, który w sposób oczywisty nie uwzględnia faktu, że w 2007 roku rząd Prawa i Sprawiedliwości zostawił spółkę Przewozy Regionalne z historycznym długiem 2160 mln zł. Spółka była praktycznie bankrutem. Gdyby nie proces usamorządowienia, to bankructwo Przewozów Regionalnych pociągnęłoby za sobą bardzo trudną sytuację spółki PLK, Energetyki i PKP Cargo. Mamy jeszcze 3 minuty. Cieszy mnie, że Przewozy Regionalne stoją dziś na twardym gruncie, poprawia się sytuacja finansowa i realizowany jest proces modernizacji taborów. Jeśli mówimy o sztafecie, nie pomijajmy tej zmiany, która pozostawiła spółkę z 2160 mln zł długu.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Panie ministrze, nie można obarczać i oskarżać rządu Prawa i Sprawiedliwości z lat 2005-2007 historycznym długiem Przewozów Regionalnych. Doskonale pan wie, że decyzje były podejmowane między innymi wobec…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Czy pan przewodniczący udzielał teraz głosu?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

…wobec Przewozów Regionalnych. Wówczas należało zdiagnozować co jest powodem historycznego długu. Pan minister doskonale wie, że nie rząd prawa i Sprawiedliwości, a wcześniejsze wydarzenie sprzed co najmniej 7 lat były powodem tego historycznego długu. Uważam, tak jak to wyrażałem podczas posiedzeń Komisji – obecny jest pan minister Jerzy Polaczek, który wówczas zabierał wraz ze mną głos w sprawie – że decyzje o usamorządowieniu były niekorzystne wobec Przewozów Regionalnych. Należało znaleźć inne rozwiązanie, ale przecież nie spotkaliśmy się tu po to, aby to sobie przypominać. Pamięć, doświadczenia innych, mogą być kanwą dobrych decyzji na przyszłość. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Dziękuję pani minister, panu ministrowi, wszystkim zaproszonym gościom. Zamykam dyskusję. Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia Komisji. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Zamykam posiedzenie.

Wszystkim państwu chciałbym życzyć wesołych, radosnych i spokojnych świąt. Dziękuję bardzo.